

Mitteilungsvorlage	Vorlage-Nr: Öffentlichkeitsstatus:	VO/2018/1987-01 öffentlich
Beteiligung der Öffentlichkeit zur Fortschreibung des Luftreinhalteplans - ergänzende Hinweise zur Beschlussvorlage		
Beratungsfolge:		
Gremium	Datum	Sitzungsart Zuständigkeit TOP-Nr.
Verwaltungsausschuss	06.03.2018	N Kenntnisnahme
Rat der Stadt Osnabrück	06.03.2018	Ö Kenntnisnahme

Der Inhalt der Vorlage unterstützt folgende/s strategische/n Stadtziele:

Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen (Ziel 2016 - 2020)

Sachverhalt:

Der vorliegende Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans wurde vor den folgenden Entscheidungen erstellt:

1. Beschluss des Aufsichtsrates der SWO am 07. November 2017 zur Nachrüstung von weiteren 29 Dieselnissen
2. Beschluss des Niedersächsischen Oberverwaltungsgerichtes (OVG) vom 24. Januar 2018 zur Teileinziehung des Neumarktes
3. Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 27. Februar 2018 über die Zulässigkeit von Dieserverkehrsverboten

Zu 1.

In den im September 2017 durchgeführten Modellrechnungen des Staatlichen Gewerbeaufsichtsamtes Hildesheim konnten nur die bis dahin benannten Modernisierungen und Nachrüstungen der Busflotte der Stadtwerke Osnabrück AG berücksichtigt werden. Zu diesem Zeitpunkt war die Umrüstung von 8 MAN-Gelenkbussen EURO-V/EEV mit ungünstigem Emissionsverhalten für 2018 geplant. Zur weiteren Reduzierung der Luftschadstoffbelastung durch den Busverkehr hat der Aufsichtsrat der Stadtwerke am 07. November 2017 entschieden, alle EEV-Solo-Busse mit ungünstigem Emissionsverhalten (29 Neoplan- und MAN-Busse mit Abgasrückführung (AGR)) ebenfalls bis spätestens Mitte 2019 mittels SCR-Filtertechnik auf EURO VI-Standard umzurüsten. Diese nach den Berechnungen beschlossene Umrüstung von 29 zusätzlichen Dieselnissen ist in der Maßnahmenberechnung M1 „Elektrifizierung von 60 Bussen der SWO auf Metrobuslinien, geplante Modernisierung von Bussen + geplante Nachrüstungen von 8 Dieselnissen bis 2022“ modelltechnisch nicht berücksichtigt. Durch diese zusätzlichen Nachrüstungen sind zeitnah weitere Reduzierungen der Schadstoffbelastungen in Abschnitten mit relevantem Busverkehrsanteil zu erwarten (insb. Neuer Graben, Johannisstraße).

Zu 2.

Das Nds. OVG hat am 24. Januar 2018 entschieden, bis zum Abschluss der Klageverfahren (Hauptsacheverfahren) darf die Teileinziehung des Neumarktes nicht vollzogen werden. Die Stadt ist verpflichtet, bis zum Abschluss der Klageverfahren den Neumarkt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) vorläufig wieder frei zu geben. Die Freigabe erfolgte am 02. Februar 2018.

Im vorliegenden Entwurf des fortgeschriebenen Luftreinhalteplans werden die Wirkungen der Varianten für den MIV geöffneter und gesperrter Neumarkt bereits differenziert betrachtet.

Der rechtliche Sachverhalt zur erforderlichen Öffnung des Neumarktes für den MIV ist im vorliegenden Entwurf jedoch noch nicht dargestellt. Die notwendigen redaktionellen Änderungen werden nach der Beteiligung der Öffentlichkeit eingearbeitet.

Zu 3.

Das BVerwG hat am 27. Februar 2018 entschieden, dass Diesel-Verkehrsverbote ausnahmsweise zulässig sind, wenn ein Verkehrsverbot für Diesel-Kraftfahrzeuge sich als die einzig geeignete Maßnahme erweist, den Zeitraum einer Nichteinhaltung der NO₂-Grenzwerte so kurz wie möglich zu halten (vgl. VO 2018/2080). Aus der Entscheidung geht auch hervor, dass die Möglichkeit von Fahrverboten im Falle von Grenzwertüberschreitungen ernsthaft in den Blick genommen werden muss, aber bei der Prüfung von Verkehrsverboten die Verhältnismäßigkeit zu beachten ist. Fahrverbote dürfen nicht von vornherein ausgeschlossen werden, das bedeutet jedoch nicht, dass sie automatisch in den Luftreinhalteplan aufgenommen werden müssen.

Im vorliegenden Entwurf des Luftreinhalteplan werden die Wirkungen von entsprechenden Fahrverboten und auch die rechtlichen und organisatorischen Hürden bereits behandelt, u.a.:

- Bedeutung der Steigerung des Dieselanteiles und der Realemissionen von Dieselfahrzeugen, S. 43-45
- Nachrüstung Softwareupdate, S. 48/49
- Blaue Plakette und streckenbezogene Fahrverbote, S. 50 und 54 ff.
- Berechnung der Maßnahmenwirkungen blaue Plakette (S. 77, 78, 80 ff)

Aus den Berechnungen der Maßnahmenwirkungen einer blauen Plakette für die Umweltzone lassen sich auch die Wirkungen streckenbezogener Fahrverbote für einzelne belastete Straßen ableiten.

Im Entwurf des Luftreinhalteplans wird u.a. auch auf die Problematik der Kontrollierbarkeit streckenbezogener Dieselfahrverbote mit Emissionsstandard schlechter Euro 6/ IV ohne eine entsprechende Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) eingegangen. Nur mit Kennzeichnungspflicht und Zonenbeschilderung wäre eine effektive Kontrolle über den ruhenden Verkehr und ergänzende Schwerpunktkontrollen der Polizei möglich. Daher bleibt es nach Ansicht der Gutachter fraglich, ob ein streckenbezogenes Dieselfahrverbot ohne Kennzeichnungspflicht tatsächlich zur Reduzierung der NO₂-Belastungen beitragen kann. Außerdem wären durch Ausweich- und Umfahrvorgänge ungewollte Zusatzbelastungen an anderer Stelle zu erwarten. Der Rat der Stadt Osnabrück hat sich mit Beschluss vom 05.09.2017 zudem gegen Fahrverbote für Diesel-Pkw und die Einführung der blauen Plakette ausgesprochen.

Zusammenfassend kommen daher die Gutachter auch zu dem Ergebnis (S. 91, 94), dass die Machbarkeit bzw. ein möglicher zeitlicher Umsetzungshorizont einer Umweltzone mit blauer Plakette zum jetzigen Zeitpunkt nicht zu benennen ist. Die Machbarkeit und Wirksamkeit von streckenbezogenen Dieselfahrverboten mit Emissionsstandard unter Euro 6/ IV ohne eine Kennzeichnungspflicht (blaue Plakette) wird nicht gesehen, da eine effektive Kontrolle einer solchen Regelung nicht möglich ist.

Durch die Entscheidung des BVerwG hat sich diese Einschätzung nicht geändert. Die Entscheidung ist auch dahingehend zu beachten, dass entsprechende Fahrverbote verhältnismäßig sein müssen und über eine Vielzahl von Ausnahmen für Busse und Handwerker ein spürbar schnellerer Erfolg zur NO₂-Grenzwert-Unterschreitung ggü. dem bisher vorgeschlagenen Maßnahmen-Bündel kaum zu erzielen ist.

